



Vienna Autoshow 2015



DR. NAGYSZOKOLYAI IVÁN

A bécsi vásárvárosban, ha január közepét írunk, hagyományosan két, nagy közönséget vonzó vásárt tartanak: az autószalont, a „Vienna Autoshow 2015” kiállítást és az idegenforgalmi vásárt, a „Ferien-Messe Wien“-t. A vásárketőtst évről évre több mint 150 ezren látogatják meg, sokan jönnek Szlovákiából és Csehországból, de gyakran hallani magyar szót is. Az autószalonról szóló beszámolónkban – ez már hagyománya az Autótechnikának – inkább technikai érdekességekre, a jövőbe mutató járművekre figyelünk, mint a széles, „hétköznapi” kínálatra, és mutatjuk be Kedves Olvasóinknak. Így teszünk idén is, de előtte nézzünk szét a szomszédok autópiacán.

A tavalyi osztrák újautó-eladási statisztikát a sógorok szomorúan vették tudomásul: 2014-ben az előző évihez képest 4,9%-kal, 16 ezer darabbal kevesebb személyautót adtak el, „csak” 303 318 darabot. A magyarországi

újautó-eladás mintegy 67,5 ezer darabbal, az előző évihez képest mintegy 20%-os növekedést mutat, és most már csak 4,5-ször annyi autót adnak el Ausztriában. A hazai képet sajnos ronthatja, hogy még nem tudjuk

pontosan, a hazai eladásból mennyi az ún. re-export mennyisége. Csökkent a motorkerékpár-értékesítés is 6,1%-kal, de 1,8%-kal növekedett a haszongépjármű-eladás. Ausztria teljes közúti járműállománya 4,7 millió darab.

A Práterben lévő igen modern vásárváros négy csarnokából hagyományosan kettő szolgált autószalónként (a Tesla a folyosóra szorult ki...), ahol 40 autómárka 400 járművét vonultaták fel. Ezek sorában láthattunk egy világpremiert (Seat Leon Kombi Cupra), három európai újdonságot (Audi Q7, Mini John Cooper Works, Toyota Prius+) és 42 modellt, amely elsőként jelent meg az osztrák piacon. „A bécsi autószalón történetében, melyet sok évtizedes szünet után 2004-ben rendeztünk meg először és 2012-től már évente tartunk, ez az év rekordnak számít” – nyilatkozta a sajtótájékoztatón Matthias Limbeck, a Reed Exhibitions Messe Wien ügyvezetője. A Vienna Autoshow rendezői mindig nagy figyelmet szenteltek a mobilitás jövője bemutatásának, az alternatív hajtású gépjárműveknek. Ma még szerény darabszámot, de növekvő trendet mutat az ausztriai alternatív hajtású autók eladási statisztikája. Számuk a 2013-as 1,2%-ról 1,5%-ra növekedett. Mindösszesen 4434 alternatív hajtású járművet értékesítettek, ebből a hibrid autók darabszáma 2360, ebben a benzin-elektromos hibrid adja a többséget, 2167 darabbal. A tisztán elektromos hajtású autók eladása megduplázódott, 2014-ben 1281 villanyautó talált gazdára. Az Ausztriában eladott gépjárművek CO₂-kibocsátásának átlaga 129 g/km. (Egyes autógyártók teljes, értékesített termelésére 2015-ben a büntetlenségi határérték (középer-ték) 130 g/km.)

Az Ausztriai Gépjárműimportőr Szövetség környezetvédelmi okokból is szorgalmazza a modern, Euro 6 kipufogógáz-normának megfelelő gépjárművekre történő járműcserét (természetesen minden kiállított gépjármű ilyen), ezt az adópolitikának is támogatnia kell. Sajnos a tervezett ausztriai cégesautó-adónövelés ezt a folyamatot nem támogatja.

Arra nem vállalkozunk, nem is célunk, hogy autószalón modell bemutatót adjunk, de néhány izgalmas típusról, különlegességről szólunk.

A kínálat többsége tisztán belső égésű motorral hajtott gépjármű, az alternatívok áttörése valahol a meglehetősen távoli jövőben van. A benzines és dízel hibrideknek, ezeknek is a konnektoros változatai számíthatnak piaci sikerre. A tisztán villanyautók kínálata egyre jelentősebb. Abban az érdeklődői körben, az agglomerációban élők köréből számíthatnak eladásra, akiknél az otthoni, munkahelyi töltés megoldható, és akiknél a hatótávolság napi mozgásukat nem korlátozza (és van arra pénzük, hogy ez legyen a második vagy harmadik autó a családban).

Néhány dolog, melyet minden vásárlató észrevehetett:

- az alsó kategóriákban rendkívül nagy a kínálat,
- a kisautók (egyes változatai) egyre nagyobbak,
- feltűnően nagy a gyártói modell gazdagság,
- a hibridek többsége konnektoros,
- a csúcsmoделlek: luxusautók, sportkocsik – határ a csillagos ég,
- a műszerfalak képernyősödnek,
- az okostelefonok és az autók beszélő viszonyba kerülnek,
- az idősebbeket a be- és kiszállás kényelme és az asszisztensek segítségével érdekli,
- a színeseke a világ, sok a kék színű és a kétszínű autó.



VW XL1

Sokszor adtunk már hírt a világ egyik, ha nem a legtakarékosabb autójáról, a futurisztikus VW XL1-ről, amely (korlátozottan) kereskedelmi forgalomban is kapható (a drezdai VW „Gläserne Manufaktur”-nál lehet rendelni), természetesen rendszámot is kaphat. Ára, mint azt az autó melletti adattábla mutatja, borsos: induló ára 111 000 € (pestiesen erre mondják, hogy még szerencse, hogy kapható...). Az adattábla még elárulja, hogy az „1-literes” (fogyasztású) autó konnektoros hibrid, dízel-motorja TDI (2 hengerű), 35 kW teljesítményű, villanymotorja 20 kW-os. Erőátvitel 7 fokozatú DSG. Akkumulátora lítium-ion, kapacitása 5,5 kWh. Az ún. kombinált fogyasztása 0,9 liter/100 km gázolaj. Menetciklusban elektromos energia fogyasztása 7,2 kWh. A CO₂-kibocsátása dízelüzemben 21 g/100 km. Üres tömege 795 kg, ebből a karosszériatömeg 230 kg. A légellenállására jellemző formátényező cw = 0.189. Maximális sebessége 160 km/h (leszabályozott). Gyorsulása 0-ról 100 km/h-ra 12,7 másodperc. Elektromos hajtással a hatótávolsága 50 km. Mindkét erőforrást használva kb. 500 km (a gázolajtank térfogata 10 liter).



HYUNDAI IX35 FCEV

A kiállítás egyetlen tüzelőanyag-cellás elektromos autóját a Hyundai állította ki. Az ix35 FCEV (Fuel Cell Electric Vehicle) motorháztető felirata szerint ez a világ első, szériában gyártott tüzelőanyag-cellás áramforrású villanyautója. (Lapunkban részletesen írunk a TC-technikájú autókról.) A Hyundai ix35 FCEV gépjármű felszereltsége teljes, illetve opcionálisan mindennel felszerelhető, amit ma az autótécnika ebben a kategóriában kínál. Az autó ára 78 000 €. Az aszinkron villanymotor, állandó áttételen keresztül, az első kerekeket hajtja. Teljesítménye 100 kW, maximális forgatónyomatéka 300 Nm, mely az autó indulásánál már rendelkezésre áll. A TC teljesítménye 100 kW. A lítium polimer akkumulátor teljesítménye 24 kW. A kipufogócsövön víz távozik. A két hidrogéntartály összterfogatja 144 liter, melyben 5,64 kg hidrogén tölthető 700 bar nyomáson. A hatótávolság 594 km, hidrogénfogyasztása 0,95 kg/km (gyári mérések). Az autó maximális sebessége 160 km/h, gyorsulása 0-ról 100 km/h sebességre 12,5 másodperc. A kocsi üres tömege 1846 kg. Bécsben van közforgalmú hidrogénkút, így a tankolás itt nem lehet akadály.

ŠKODA YETI XTREME

Škoda Yeti Xtreme - kompakt SUV, 4x4, rali ambíciókkal. Sokak vágya lehet egy ilyen autó, mely ma még csak a tanulmány szintjén van. 1,8 literes TSI 112 kW-tal, DSG-váltóval, szintszabályozással.

Kocsiszekrénye karbon karosszéria- és alumínium vázelemeket tartalmaz.





AUDI A3 E-TRON

Szemünknek idén az Audi A3 e-tron technikája jelentette a legnagyobb szakmai izgalmat, ilyen szerkezet oktatómodell - talán csak egy van belőle - ritkán láthatnak az érdeklődők. Fényképeinket segítségül hívva, a hibridtechnika részletes bemutatásával hamarosan jelentkezünk. Addig is nézzenek meg néhány kedvcsináló, várakozásfokozó képet.

Az A3 e-tron adatai (Forrás: Porsche Hungária):

Rendszerteljesítmény	150 kW (204 LE)
Rendszer-forgatónyomaték	350 Nm
Max. teljesítmény - 1.4 TFSI	110 kW (150 LE)
Max. forgatónyomaték - 1.4 TFSI	250 Nm / 1750-4000 1/min
Max. teljesítmény - elektromos gép	75 kW
Max. forgatónyomaték - elektromos gép	330 Nm
Akkumulátorkapacitás / feszültség	8,8 kWh / 280-390 V
Gyorsulás 0-100 km/h	7,6 s
Tisztán elektromos hatótáv	akár 50 km
Teljes hatótáv a NEFZ-ciklus szerint	akár 940 km
Tüzelőanyag-fogyasztás (ECE)	1,5 l/100 km
Szén-dioxid-kibocsátás (ECE)	35 g/km
Max. sebesség	222 km/h
Saját tömeg	1.574 kg





TOYOTA TS040 HYBRID LMP1

Testközelből látni a világbajnokot, ez sem mindennapos élmény. A Toyota TS040 Hybrid Le Mans Prototype (LMP1) a FIA WEC (World Endurance Championship) versenysorozat 2014. évi győztese, mind a gyártók között (óriási hárommárkás küzdelmet hozott a 2014-es versenyévad 8 futama, a To-



yota szerezte meg az első helyet 289 ponttal, az Audi (244 pont) és a Porsche (193 pont) voltak a vetélytársak;), mind a pilóták sorában, ahol a Toyotás Davidson és Buemi 166 ponttal lettek az elsők. Az autó benzines hibrid, összteljesítménye 1000 LE, a benzínmotor V8-as, 3,7 literes szívómotor.



NISSAN E-NV200

A Nissan e-NV200 Evanta, Acenta és Teknar típusnévvel forgalmazott áruszállító tisztán elektromos hajtású, tipikus városi, települési terítő fuvarfeladatra találták ki (mint más elektromos társait is), a korlátozott, de a napi munkafeladatra bőven elegendő futásra. Egyes változatai 5 ülésesek. Ami bécsi (és természetesen máshol is érvényes) kínálatában az érdekes, az az akkumulátorcsomag bérelhetősége, illetve lízingje. Így ezzel a tulajdonosnak nincs például karbantartási, javítatási, azaz szervizgondja.

A motor teljesítménye 80 kW, erőátvittele egy redukciós fokozat.





MERCEDES B-KLASSE ELECTRIC DRIVE

Váratott magára a Mercedes tisztán villanyautója, a B osztály Electric Drive. A BMW i3 és a VW eGolf ellen küldik a hazai vetélytársak közé, de még mind a mai napig a részletes műszaki információkkal a sajtó részére fukarul bánnak. Tavaly novemberben került a kereskedőkhöz. Motorja, a kiállított autó szélvédőjére írt adatok szerint, 132 kW 9900 és 12 500 min⁻¹ fordulaton között. Akkumulátora lítium-ion, kapacitása 28 kWh, a gyártó szerint hatótávolsága 200 km. A rendszer egy kiegészítő, opcionális egységgel, a „Range Plus” révén a hatótávolságot még 30 km-rel megnöveli, ezzel azonban, a „mélykisütéssel” az akkumulátort fokozottan öregíti. A gyár az akkucsomagra 8 év, illetve 100 ezer km szavatosságot ad. Maximális sebessége 160 km/h, gyorsulása 0-ról 100 km/h-ra 7,9 másodperc. Fogyasztása a kiállított autó felirata szerint 16,6 kWh/100 km. Az akkumulátor tölthető, a töltőcsatlakozó fedélre írtak tanúsága szerint, 110 V és 240 V, egyfázisú váltakozó áramforrásról és 400 V-os háromfázisú hálózatról. A töltési idő 400 V-os tápfeszültségről 3 óra, 240-ről 9,1 óra. A vezető három üzemmód közül választhat:

- Economy Plus (E+) – defenzív vezetőknek, a teljesítmény és a végsebesség korlátozott: 65 kW és 110 km/h. Ebből az üzemállapotból a padlógázzal lehet kilépni.
- Economy (E) – gazdaságos, de többet enged meg, a teljesítménykorlát 98 kW.

- Sport (S) – amit a technika enged, az kihozható belőle. A „motorféküzem” erőssége, a fékezési rekuperáció mértéke is megválasztható:

- D+ ez az ún. vitorlázó üzem, nincs motorfék, a szabadki-futás nem korlátozott,
- D enyhe motorfék, csekély visszatáplálás,
- D- erősebb motorfékhatás,
- D Auto – a visszatáplálás és motorfék a forgalmi viszonyoktól függ, automatikusan szabályozott.

Ez utóbbi, a radartámogatású rekuperációs rendszer, opció, plusz 420 euróba kerül. A követési távolságtól függően dönti el a rekuperáció irányítóegysége (beágyazott rendszer a teljes irányításba), hogy mikor gurul üresjáratban és mikor fékez generátorosan, áramot visszatermelve.

A 30 km/h sebességig környezetfigyelő rendszer működik, benne gyalogosfelismerés; ez is feláras opció. A 0–30 km/h sebességtartományban egy hanggenerátor figyelmeztet az autó közeledésére. Nagyobb sebességnél – mint a gyártó mondja – erre már nincs szükség, mert a gördülési és szélzaj elegendő figyelmeztető hangerőt kelt. A töltőcsatlakozók fedelén található egy QR-kód (a képen jól kivehető), mely a mentéshez szükséges információkhoz vezet el például a tűzoltókat. Az autó alapára 39 600 €, a kiállított autóé 45 810 euró volt.

Mikor lesz Magyarországon ehhez fogható autókiállítás? Talán 2016-ban, ha növekszik az újautó-eladás, az importőrök rávehetőek? A tavaly őszi budapesti Mobilitás 2014 már jelezte, hogy fokozódik a vásárlói érdeklődés egy ilyen rendezvény iránt. A legközelebbi hazai kiállítás – újautó-bemutatókkal – az AMTS, a „Nemzetközi Autó, Motor és Tuning Show” lesz március 20–22-e között a Hungexpón. Ott leszünk!

Fotó: Andreas Kolarik (Reed Exhibitions Wien), Nszl (Autótechnika)